

まんなかビジョン  
フォローアップ報告書  
(平成 15～19 年度)

平成21年3月

# まんなかビジョンのフォローアップ報告書

## 目次

第1章 現行まんなかビジョンの評価（総括）	1-1
1-1. 現行まんなかビジョンの概要	
1-2. 現行まんなかビジョンによる当面取り組むべきプロジェクト推進による成果 （平成15～19年度）	
（1）7つの目指すべき方向の平成19年度までの5年間の達成状況	
（2）まとめ	
（3）指標による40の具体的な目標の達成状況	
1-3. フォローアップの経過	
1-4. 今後の課題整理	
（1）過去5年間(平成15～19年度)の社会情勢の変化	
（2）平成19年度までの当面の取り組みで残された課題	
（3）目標達成度の定量的評価に関する課題等	
第2章 「7つの方向」別の達成度評価	2-1
方向Ⅰ. モノづくりなど産業の国際競争力の強化	
方向Ⅱ. 世界都市を目指した名古屋及び各拠点都市の魅力向上	
方向Ⅲ. 東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成による新たな交流の拡大	
方向Ⅳ. 日本のまんなかである優位性を活かし、国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外交流の拡大	
方向Ⅴ. 地域の豊かな自然環境、歴史、文化などを活かした地域づくり、観光振興	
方向Ⅵ. 誰もが生き生きとして暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現	
方向Ⅶ. 東海・東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくり	
第3章 これまでのフォローアップ調査の概要	3-1
3-1. 3つのフォローアップ指針	
3-2. これまでのフォローアップ調査の概要	

## 第1章 現行まんなかビジョンの評価（総括）

### 1-1. 現行まんなかビジョンの概要

#### （まんなかビジョンとは）

国・地方自治体・地元経済界の関係機関が協働して、県境を越えた中部地方の目指す将来像を提案する「まんなかビジョン」を策定しました。このビジョンを通して、21世紀初頭の中部地方の骨格と地域づくりの具体的な姿を描き、国と地方自治体、地元経済界、住民が一体となって豊かな中部地方を創りたいと考えています。

「まんなかビジョン」は、中部地方において総合的かつ効率的な広域行政を目指し、国民本位、地域本位の地域づくりを実現するために、今後の個別具体的な計画に対する指針として、概ね10～20年後の中部地方の将来像と地域づくりの目指すべき方向、その実現に向けた具体的な目標、今後5年程度で重点的に実施する各施策・事業をまとめた「当面取り組む主要なプロジェクト」を示しています。

#### （まんなかビジョン策定までの経緯）

- 平成14(2002)年8月 まんなかビジョン(中間とりまとめ)
- 平成15(2003)年6月 まんなかビジョン策定
- 平成16(2004)年3月 まんなかビジョン改訂
- 平成17(2005)年9月 「まんなか懇談会」ポスト万博宣言「テイクオフ中部2005」
- 平成18(2006)年7月 中間評価

#### （まんなかビジョンの特徴）

##### 特徴①：国、地方自治体、地元経済界の初めての共通ビジョン（2004年3月時点）

国土交通省（中部地方整備局、中部運輸局、大阪空港局）、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、名古屋市及び地元経済界が協働して策定した初めての共通目標です。

##### 特徴②：地域住民への多様なPIによって常に進化するビジョン

「まんなかビジョン」は、地域住民の方々への様々なPI（パブリックインボルブメント）を行いながら作成されてきました。今後も様々なPI活動を通して、より地域の課題に即したビジョンとなるように絶えず見直しを加えていきます。

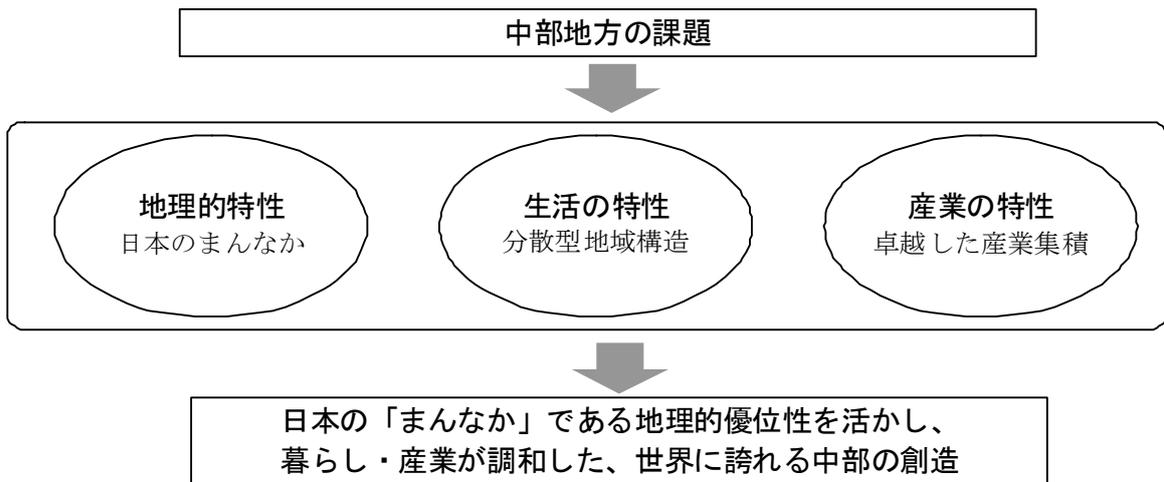
##### 特徴③：実践を重視した実効性の高いビジョン

必要な政策に重点を絞り、関係者が使いやすく、実際に効果の挙がるビジョンを目指しています。

#### （社会資本整備重点計画との関係）

平成15年3月に成立した社会資本整備重点計画法に基づき、全国の社会資本整備重点計画（計画期間：平成15～19年度）が平成15年10月に閣議決定されました。そうした中、中部地方では平成16年3月に改訂した「まんなかビジョン」の今後5年間で重点的に実施する各施策・事業を踏まえ、社会資本整備重点計画における同計画期間内の重点整備方針「中部ブロックの社会資本の重点整備方針」を、平成16年6月に取りまとめています。

(中部地方の将来像)



(政策体系)

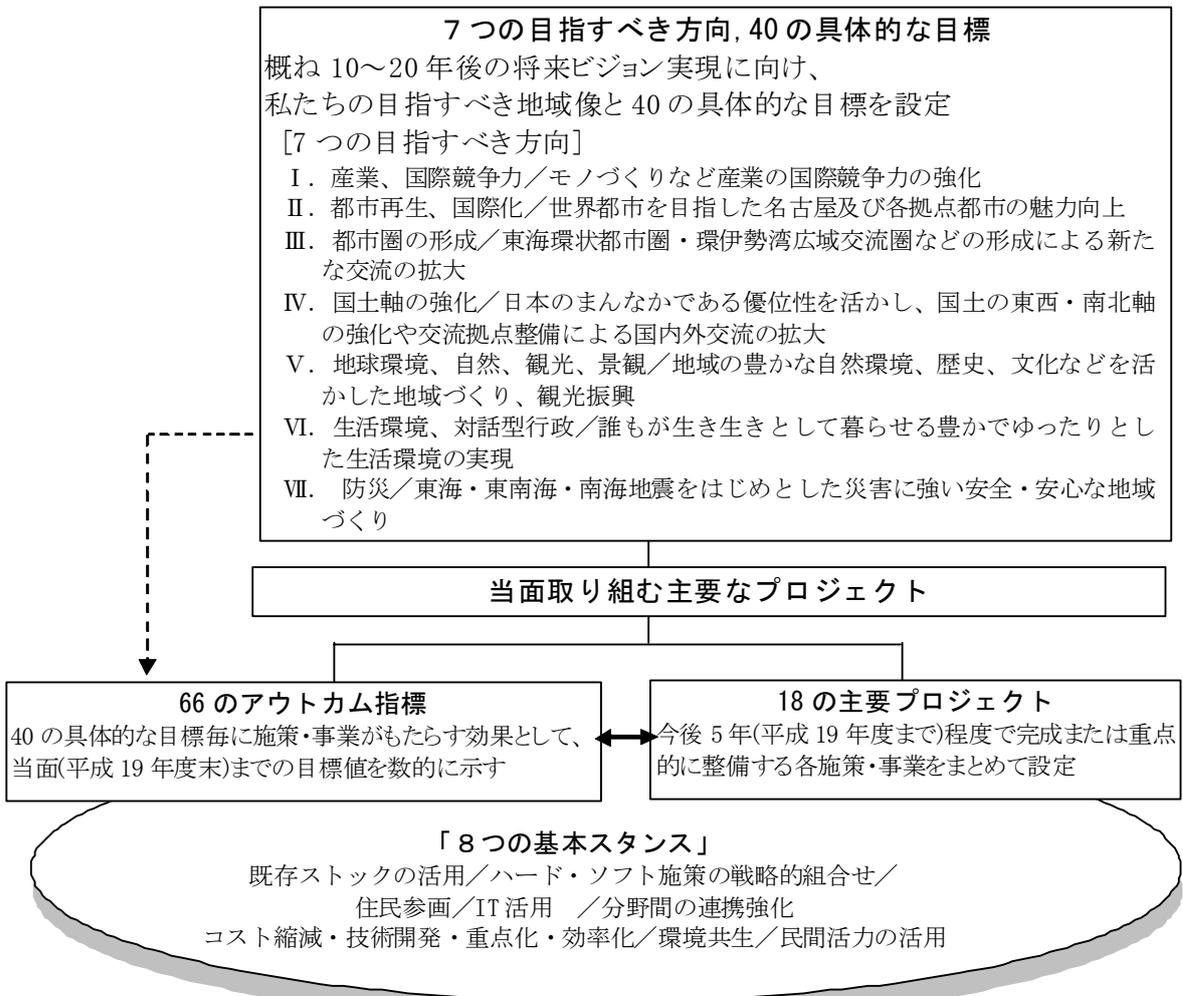


図 「まんなかビジョン」の体系

## 1-2. 現行まんなかビジョンによる当面取り組むべきプロジェクト推進による成果 (平成 15~19 年度)

### (1) 7つの目指すべき方向の平成 19 年度までの 5 年間の達成状況

#### I. 産業、国際競争力／モノづくりなど産業の国際競争力の強化

東海環状自動車道をはじめとする道路網、中部国際空港の開港・空港連絡鉄道、名古屋港等の国際海上コンテナターミナルをはじめとする港湾関連事業といったモノづくり等の国際競争力に寄与する社会インフラが整備されました。

貿易額は堅調な伸びを示しており、東海環状自動車道沿線への企業立地が相次ぐなど、企業活動が活発であり、主なユーザーにあたる企業への意識調査では満足度が増加し、アウトカム指標も概ね達成しています。これより、「モノづくりなど産業の国際競争力が強化された」といえます。

#### II. 都市再生、国際化／世界都市を目指した名古屋及び各拠点都市の魅力向上

「愛・地球博」開催を契機とした世界都市を目指した名古屋及び各都市の魅力向上にむけた取り組みで、名古屋駅前等の都市再生関連プロジェクトや地下鉄等の交通インフラの充実がはかられました。また岐阜・静岡・四日市・浜松・豊橋などの拠点都市でも駅前の中心市街地整備がはかられました。

都市の賑わいに関する住民満足度が低いなど一部に今後の検討が必要な項目がありますが、名古屋及び各拠点都市の魅力向上に関して住民満足度は微増し、都市のオープンスペースや緑の確保、生活環境や中心都市への移動性などのアウトカム指標も概ね達成したことから、一部に今後の検討が必要な項目はあるが「世界都市を目指した名古屋及び各拠点都市の魅力向上は概ね前進した」といえます。

#### III. 都市圏の形成／東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成による新たな交流の拡大

東海環状自動車道をはじめとする道路網の整備もあって、東海環状都市圏のアクセス時間短縮のアウトカム指標が目標達成しており、住民満足度も増加しました。

また新たな企業立地や観光客の増加など他地域との交流が活発となっていることから「東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成による新たな交流が拡大した」といえます。

#### IV. 国土軸の強化／日本のまんなかである優位性を活かし、国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外交流の拡大

東海北陸自動車道、第二東名・名神高速道路の一部開通や中部国際空港の開港といった国内外交流の拡大に寄与する社会インフラが整備されました。また 2005 年愛・地球博は予想を上回る約 2,205 万人が来場し盛大に開催され、その他、歴史的な風情のある旧街道沿いのまちなみの再生も進められた。最寄りのインターチェンジへ 30 分到達率(人口)などのアウトカム指標も目標達成し、他地域への移動性に関する住民満足度も増加しました。以上から、「日本のまんなかである優位性を活かし、国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外交流が拡大した」といえます。

#### V. 地球環境、自然、観光、景観／地域の豊かな自然環境、歴史、文化などを活かした地域づくり、観光振興

水質・水量改善にむけた下水処理施設等の整備や水辺の再生事業、地球温暖化対策として官庁

施設のグリーン改修やリサイクルの促進、自然環境や歴史など地域固有の資源を活かした地域づくりが実施されました。また伊那木曾連絡道路や近畿自動車道紀勢線の一部など、日常生活に必要な病院などがある中心地へのアクセス道路も整備されました。

また、農山漁村の魅力向上など一部に今後の検討が必要な項目がありますが、アウトカム指標では下水道処理人口普及率をはじめ、目標値を概ね達成しており、住民満足度も増加傾向にあることから、一部に今後の検討が必要な項目はあるが「中部の豊かな自然環境、歴史、文化などを活かした地域づくり、観光振興は概ね前進した」といえます。

## VI. 生活環境、対話型行政／誰もが生き生きとして暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現

住宅や官公庁施設のバリアフリー化や、あんしん歩行エリアや静岡駅の交通結節点をはじめとする公共空間のユニバーサルデザイン化がはかられました。また、水辺の楽校やボランティア・サポート・プログラム、住民とのワークショップ等によるまちづくりで住民と協働した地域づくりが進められました。公共空間のバリアフリー化率をはじめとするアウトカム指標も概ね達成しているものの、道路交通の死傷事故率や主要駅周辺道路のバリアフリー化など一部の目標が未達成です。また、住民満足度も増加傾向にあるものの全般的に低いことから「誰もが生き生きと暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現へは課題が散見され、更なる取り組みが必要」といえます。

## VII. 防災／東海・東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくり

平成 12 年の東海豪雨災害をはじめとする様々な災害に対して治水治水対策が進められ、また発生が危惧される東海・東南海・南海地震に対する堤防や道路、港湾施設などの耐震強化が進められました。更にハザードマップ作成の取り組みが自治体で進められるなど、防災と減災、克災の取り組みが進められました。社会資本施設の耐震対策整備率をはじめとするアウトカム指標も概ね達成しており、災害対策に関する住民満足度が増加しているものの全体の半数程度にとどまるなど、一部に今後の検討が必要な項目があることから「東海・東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくりが概ね前進した」といえます。

### (2) まとめ

中部地方の将来像『日本の「まんなか」である地理的優位性を活かし、暮らし・産業が調和した、世界に誇れる中部の創造』にむけ、平成 19 年度までの当面取り組むべきプロジェクトを推進してきたことにより、特に産業・国際競争力や都市圏の形成、国土軸の強化分野では、モノづくりなど産業の国際競争力の強化、東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成、国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外交流の拡大につながり、その他、防災、都市再生・国際化、地球環境・自然・観光・景観の各分野が概ね前進し、生活環境・対話型行政の分野では課題が散見され更なる取り組みが必要であると考えられます。

こうした中、目標達成に至らなかった項目も含め、今後、中部地方の将来を見据え、中部地方の強みを活かし、弱みを克服する地域づくりの取り組みがより一層、重要です。

総合評価; (仮) 日本をリードする中部として大きく飛躍

～強みを活かし弱みを克服する更なる地域づくりの推進へ～



○アウトカム指標の達成度

目標	指標名と目標値	初期値	最終値	目標値	達成度
I-1	中部地域で発生・集中するコンテナ貨物の平均移動コストの低減【H14年比1割削減(km)(H19)】	67	—	60	—
	伊勢湾における航路を閉塞するような大規模海難の発生数【H15～H19の発生数を0とする】	0	0	0	達成
I-2	中部国際空港への2時間アクセス率(人口)【72%(H14)→80%(H19)】	72	80	80	達成
I-4	渇水被害を軽減する貯水量確保率【約54%(H14)→約86%(H19)】	54	86	86	達成
II-1	名古屋の都心域の主要な通りにおける休日の歩行者数【16.6万人(H11)→14万人(H22)】	16.6	11.8	14	—
	都心域における潤いのある水辺整備率【17%(H14)→20%(H19)】	17	20	20	達成
II-2	名古屋で開催される国際コンベンションの件数【H14比1割増(回)(H19)】	167	194	184	達成
	名古屋における外国企業数【H13比1割増(社)(H18)】	87	87	96	未達
II-4	夜間騒音要請限度達成率【59%(H14)→72%(H19)】	59	74	72	達成
	路上工事時間の縮減率【752時間/km・年(H14)→約2割縮減(H19)】	752	245	602	達成
II-5	市街地幹線道路の無電柱化率【5%(H14)→8%(H19)】	5.0	6.7	8.0	未達
	床上浸水被害を緊急に解消すべき戸数【約13,200戸(H14)→約4,300戸(H19)】	13,200	4,580	4,300	概ね達成
	下水道による都市浸水対策達成率(名古屋市)【85%(H14)→94%(H19)】	85.0	93.1	94.0	概ね達成
II-7	道路渋滞損失時間【4,119万人時間/年(モニタリング区間)(H14)→約1割削減(H19)】	4,119	2,249	3,707	達成
III-1	東海環状自動車道沿線の隣接する主要都市間の時間短縮【約70分(H14)→約30分短縮(H19)】	70	40	40	達成
IV-3	高規格幹線道路・地域高規格道路のIC30分到達率(人口)【91%(H14)→93%(H19)】	91	93	93	達成
IV-6	「愛・地球博」目標入場者数【1,500万人】	—	2,205	1,500	達成
V-1	下水道処理人口普及率(岐阜県、静岡県、愛知県、三重県)【52%(H14)→61%(H19)】	52.0	60.9	61.0	達成
	河川水量を改善する目的をもつダム完成数【14箇所(H14)→17箇所(H19)】	14	17	17	達成
	三河湾における苦潮(青潮)発生期間の短縮【H14比約5%減(H19)】	100	97	95	未達
V-2	過去に失われた湿地や干潟のうち、回復可能な湿地や干潟の面積に対する再生されたものの割合【H19までに約5割再生】	3.4	4.4	5.0	未達
	過去に失われた自然の水辺のうち、回復可能な自然の水辺延長に対する、再生された自然の水辺の割合【H19までに約1割再生】	0.4	1.0	1	達成
	海辺に親しめる水際線の延長【約441km(H14)→約449km(H19)】	441	450	449	達成
V-3	既存官庁施設のグリーン改修の整備棟数【11棟(H14)→36棟(H19)】	11	45	36	達成
	天然ガス(CNG)を用いた道路維持管理車両の保有率【20%(H14)→30%(H19)】	20	30	30	達成
V-4	循環資源の管内港湾における取扱量の増大【H14比1割増(万t)(H19)】	147.8	232.2	185.2	達成
	建設副産物のリサイクル率【87%(H12)→91%(H17)】	87	94	91	達成
V-6	日常生活中心都市30分到着率【82%(H14)→88%(H19)】	82	87	88	概ね達成
V-7	自然環境・地域づくりに貢献する海岸線の延長【約229km(H14)→約243km(H19)】	229	234	243	未達
	人が海にふれあえる港湾緑地の面積【H19までに約55ha増加】	35	87	90	概ね達成
	水辺交流体験拠点数【27箇所(H14)→52箇所(H19)】	27	44	52	未達

※「—」はアウトカム指標の計測が困難又は計測できなかったもの、または、計測された結果が特異な値を示しているため評価できないものである。

## ○アウトカム指標の達成度

目標	指標名と目標値	初期値	最終値	目標値	達成度
V-8	中部地方(5県)への国内来訪者数 【H12比1割増(千人)(H17)】	156,657	207,793	172,323	達成
	海外旅行者の中部地方への訪問率【H13比5割増(%) (H19)】	18	19.9	27	未達
	地域に開かれたダム(ダム湖)利用者数 【約143千人(H14)→約256千人(H19)】	143	147	256	未達
VI-4	中部地方整備局ホームページアクセス数 【H14比3割増(H19)(千件)】	1,810	45,444	2,353	達成
	施設管理用光ファイバー整備延長 【約2,620km(H14)→約4,360km(H19)】	2,620	3,759	4,360	未達
VI-5	主要駅周辺道路のバリアフリー化率【32%(H14)→51%(H19)】	31	46	51	未達
	港湾旅客施設(旅客ターミナル、浮桟橋等)のバリアフリー化率 【約64%(H14)→約78%(H19)】	64	79	78	達成
	既存官庁施設のハートビル改修率【73%(H14)→100%(H19)】	73	100	100	達成
	既存官庁施設のエレベータ整備率【30%(H14)→75%(H19)】	30	89	75	達成
VI-6	道路交通における死傷事故率(中部4県1市) 【117件/億台km(H14)→約1割削減(H19)】	117	116	105	未達
VI-8	住民やNPO等参加による都市域の公共空間確保量 【H19までに約42%増加】	88	222	125	達成
	緑とうるおいある親水空間が確保された都市緑地等の割合 【H19までに約14%増加】	189	222	215	達成
	川と海のクリーン大作戦参加者数 【約51,000人(H14)→約61,200人(H19)】	51,000	42,000	61,200	未達
	中部地方整備局「いきいきモニター」における女性が占める割合 【34%(H14)→50%(H19)】	34	36	50	未達
	中部地方整備局主催の見学会に女性及び子供が参加した人数 【H14比約5割増(人)(H19)】	31,000	75,131	46,500	達成
	地域づくり討論会の実施数【H14比約5割増(H19)】	8	5	12	未達
VII-1	主要緊急輸送路の橋梁耐震化率【59%(H14)→100%(H19)】	59	99	100	達成
	河川及び海岸堤防の耐震対策整備率 【約19%(H14)→約26%(H19)】	19	25	26	概ね達成
	海岸保全施設の耐震化が不十分な地域の解消 【約14,000ha(H14)→約12,000ha(H19)】	14,000	12,350	12,000	未達
	緊急物資輸送用耐震強化岸壁の整備率 【71%(H14)→73%(H19)】	71	74	73	達成
	耐震強化コンテナターミナルの整備率 【14%(H14)→43%(H19)】	14	43	43	達成
	防災拠点官庁施設の耐震対策化率【62%(H14)→77%(H19)】	62	93	77	達成
	洪水の氾濫から守られる地域の割合 【約41%(H14)→約47%(H19)】	41	46	47	概ね達成
VII-2	洪水の流れに支障となっている橋梁数 【786橋(H14)→591橋(H19)】	786	665	591	未達
	津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の解消 【約23,000ha(H14)→約16,000ha(H19)】	23,000	16,814	16,000	未達
	土砂災害の危険から保全される戸数 【約74,000戸(H14)→約84,000戸(H19)】	74,000	84,000	84,000	達成
	土砂災害の危険から保全される戸数(うち災害弱者関連施設数) 【約350施設(H14)→約410施設(H19)】	350	410	410	達成
	東海地震等の発災時における広域避難機能を有するオープンスペースが確保された箇所 【132箇所(H14)→148箇所(H19)】	132	136	148	未達
	洪水ハザードマップ認知率【約11%(H14)→約26%(H19)】	11	34.2	26	達成
VII-3	火山ハザードマップ認知率【約36%(H14)→約80%(H19)】	36	44	80	未達
	津波ハザードマップ認知率【約6%(H14)→約37%(H19)】	6	39.4	37	達成
	リアルタイムで防災情報が入手できると感じる人の割合 【約30%(H14)→約50%(H19)】	30	43.5	50	未達
	携帯電話からのアクセス数【H14比2割増(H19)(万アクセス)】	1,742	34,424	2,090	達成
	災害復旧のための支援ルートが確保されている市町村数 【4市町村(H14)→9市町村(H19)】	4	6	9	未達
	災害対策機械の配備率【48%(H14)→71%(H19)】	48	79	71	達成

## 2) アウトカム指標による 40 の具体的な目標の評価（総合）

記号	内 容
◎	すべてのアウトカム指標が達成していた
○	少なくとも一つのアウトカム指標が達成していた
△	少なくとも一つのアウトカム指標の到達が見込まれる
×	すべてのアウトカム指標が達成できていない
—	アウトカム指標が設定されていない

## 3) 意識調査の評価

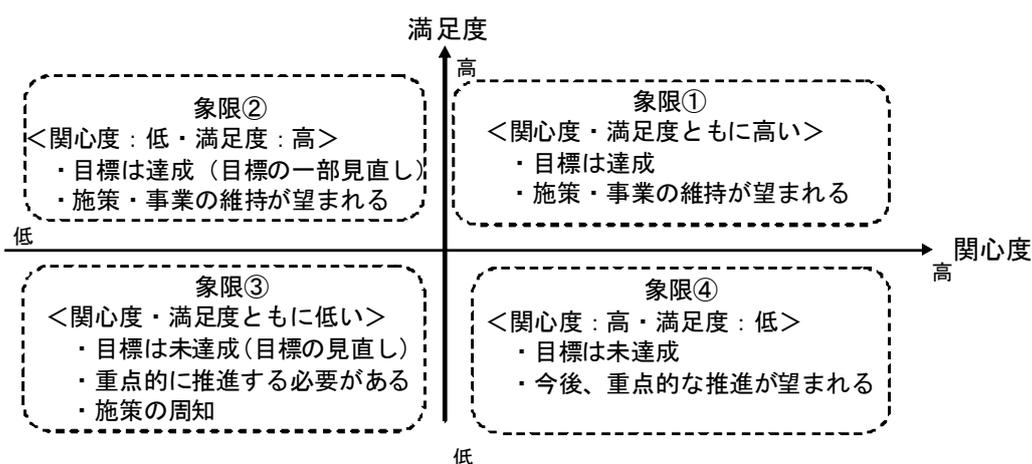


図 関心度・満足度の程度による区分

意識調査の評価の状況（平成 20 年調査分）

象限	内 容	適応数
①	関心度、満足度ともに高い	11
②	関心度は低いものの満足度は高い	0
③	関心度、満足度がともに低い	1
④	関心度は高いが、満足度が低い	28

#### 4) 40の具体的な目標の達成度

表記	内容	判定方法
前進 (a)	目標を大きく達成できた(前進した)	・意識調査の評価が象限①にあり、かつアウトカム指標が◎の場合
概ね前進 (b)	目標を達成できた(前進した)	・意識調査の評価が象限②～④、かつアウトカム指標が◎の場合 ・意識調査の評価が象限①,②かつアウトカム指標が△の場合 ・意識調査の評価が象限①かつアウトカム指標が×の場合
前進とはいえない難しい (c)	評価していく際に、注意を要する目標	・意識調査の評価が象限②かつアウトカム指標が×の場合 ・意識調査の評価が象限③かつアウトカム指標が△の場合
要検討	評価していく際に、再度検討が必要な目標	上記以外

#### 5) 目標の継続性

継続: 次期ビジョンでも掲げていくことが望ましい目標(他の目標との統合等が望ましい目標も含む)

停止: 目標の中核となる事業が完了するなど、目標として今後も掲げる必然性がないと判断された目標

#### 6) 40の目標の達成度

#### 目標の達成度その1 (アウトカム指標と意識調査の評価)

40の具体的な目標	目標の達成度	目標の達成度その1 (アウトカム指標と意識調査の評価)		目標の継続性
		アウトカム指標(総合)	意識調査の評価	
I-1 国内外物流等の経済性・確実性・安全を向上します	a	○	①	継続
I-2 港湾・空港までのアクセス時間を短縮します	a	◎	④→①	継続
I-3 港湾・空港での貨物引き取りまでの時間(リードタイム)を短縮します	要検討	—	②→①	継続
I-4 企業が設備投資しやすい環境をつくります	a	◎	②→①	継続
II-1 名古屋の賑わいを創出し、都市再生を推進します	b	○	(①→)④	継続
II-2 名古屋の国際性を高めます	b	○	④	継続
II-3 都市の中にオープンスペースや緑を確保し、やすらぎと風格を与えます	b	◎	④	継続
II-4 交通円滑化対策の推進等により、大気汚染や騒音等による生活環境への影響の改善を図ります	b	◎	④	継続
II-5 安全で快適な質の高い都市生活を実現します	要検討	△	④	継続
II-6 各拠点都市の賑わいを創出します	要検討	—	④	継続
II-7 日常活動圏の中心都市まで快適に行けるようにします	a	◎	④→①	継続
II-8 自家用車に過度に依存しない、歩いて暮らせる、自転車も走りやすいまちを形成します	要検討	—	④	継続
III-1 環伊勢湾及び東海環状都市間のアクセス時間を短縮します	a	◎	④・③→①	継続
III-2 環伊勢湾及び東海環状都市間の経済・社会活動の交流拡大を図ります	要検討	—	③・④	継続

※1 a: 前進, b: 概ね前進, c: 前進とはいえない難しい

※2 意識調査の評価で④→①とは H15 と H20 との意識評価の変化を示している。また ( ) は、設問内容が前回(H15)と一部異なるもの。

※3 7つの目指すべき方向の達成状況については、下記を目安にその他、地域状況等を勘案し判断した。

①「達成した(「拡大した、強化した」)・・・7つの方向(政策)を構成する各目標(全40目標)で、「アウトカムが全て達成(◎)」や「住民満足度が象限①へアップ(④→①)した」目標が多い(目標の半数程度以上)政策

②「概ね前進した」・・・上記①と下記③以外

③「課題が散見され、更なる取り組みが必要」・・・7つの方向(政策)を構成する各目標(全40目標)で、「アウトカムが全て未達成(×)」や「住民満足度が象限④へダウン(①→④)した」目標が見受けられる政策

目標の達成度その2（アウトカム指標と意識調査の評価）

40の具体的な目標	目標の達成度	目標の継続性		
		アウトカム指標(総合)	意識調査の評価	
IV-1 日本の東西大動脈の信頼性を向上します	要検討	—	(①→)④	継続
IV-2 南北軸のスムーズな交通環境を整備し、信頼性・快適性を確保します	要検討	—	(④→)①	継続
IV-3 東西・南北軸と国内外交流拠点を活用した、東京・大阪圏や環日本海等の国内外と中部の経済・社会活動の交流拡大を図ります	a	◎	④→①	継続
IV-4 旧東海道・旧中山道等のまちなみ整備により、街道沿いのまちなみを再生します	要検討	—	④	継続
IV-5 「愛・地球博」来場者のスムーズな移動を実現します	要検討	—	④→①	—
IV-6 中部国際空港の開港と「愛・地球博」を契機とした観光客の定着及び国内外交流の拡大を図ります	a	◎	①	継続
V-1 水質・水量改善を図り、良好な水環境を保全・回復します	b	○	④	継続
V-2 自然環境の保全・再生・創出及びダム周辺の山林保全措置制度の活用等による森林管理を推進します	b	○	④	継続
V-3 温室効果ガス排出削減等の地球温暖化対策を推進します	b	◎	④	継続
V-4 循環型経済社会を構築します	a	◎	④→①	継続
V-5 農山漁村地域の魅力を向上します	要検討	—	④	継続
V-6 生活圏域や流域、沿岸域の連携を強化します	要検討	△	(③→)④	継続
V-7 自然環境・歴史・文化資源を再生・活用した魅力ある地域づくりを進めます	b	○	④	継続
V-8 もう一度訪れたいと思う魅力ある地域づくりを進めます	b	○	④	継続
VI-1 住宅や住環境の水準を高め、健康でより豊かな住まいづくりを推進します	要検討	—	①→④	継続
VI-2 ニーズにあった住宅を安心して選択できる環境を整備します	要検討	—	(①→)④	継続
VI-3 公共交通機関の利便性を向上します	要検討	—	④	継続
VI-4 IT技術を活用した暮らしに役立つ情報を入手しやすくします	要検討	○	①→④	継続
VI-5 ユニバーサルデザインが実感できる社会を実現します	b	○	④	継続
VI-6 安全で安心して移動できる生活環境をつくります	要検討	×	④	継続
VI-7 誇りを持って住むことができる地域づくり・まちづくりを目指します	b	×	④	継続
VI-8 まちづくりや水辺・海辺づくり等を進めるグループ作りやその活動及び女性や子供の視点に立った活動を支援します	b	○	④	継続
VII-1 地震等に対する安全性を確保します	b	○	④	継続
VII-2 風水害(洪水・津波・高潮・土砂災害等を含む)・火山噴火災害・湯水等に対する安全性を確保します	b	○	④	継続
VII-3 あらゆる災害が発生した場合に被害を最小限に抑え、その対応・復旧が効率的に行えるようにします	b	○	④	継続
VII-4 信頼性のある社会資本を維持します	要検討	—	④	継続

※1 a:前進、b:概ね前進、c:前進とは言い難い

※2 意識調査の評価で④→①とはH15とH20との意識評価の変化を示している。また( )は、設問内容が前回(H15)と一部異なるもの。

※3 7つの目指すべき方向の達成状況については、下記を目安にその他、地域状況等を勘案し判断した。

- ①「達成した(「拡大した、強化した」)・7つの方向(政策)を構成する各目標(全40目標)で、「アウトカムが全て達成(◎)」や「住民満足度が象限①へアップ(④→①)した」目標が多い(目標の半数程度以上)政策
- ②「概ね前進した」・上記①と下記③以外
- ③「課題が散見され、更なる取り組みが必要」・7つの方向(政策)を構成する各目標(全40目標)で、「アウトカムが全て未達成(×)」や「住民満足度が象限④へダウン(①→④)した」目標が見受けられる政策

表 目標の達成状況（総括）

表 記	内 容	適応数
前進(a)	目標に対して大きく前進した	8
概ね前進(b)	目標に対して前進した	15
前進とは いい難い(c)	評価していく際に、注意を要する目標	0
要検討	評価していく際に、再度検討が必要な目標	17
計		40

### （主要プロジェクト）

40の具体的な目標の達成に向け、18の主要プロジェクトを展開しました。

詳細はまんなかビジョンホームページ参照

<http://www.cbr.mlit.go.jp/mannaka/vision/do.html>

プロジェクト1	名古屋港等国際競争力強化プロジェクト
プロジェクト2	中部国際空港国際競争力強化プロジェクト
プロジェクト3	特区制度(四日市等)を活用した産業活性化支援プロジェクト
プロジェクト4	名古屋にぎわい創出プロジェクト
プロジェクト5	名古屋都市圏交通リーディングプロジェクト
プロジェクト6	拠点市街地(岐阜等)再生プロジェクト
プロジェクト7	東海環状ものづくり回廊プロジェクト
プロジェクト8	東海道・南北大交流プロジェクト
プロジェクト9	「愛・地球博」まち・ウエルカムプロジェクト
プロジェクト10	伊勢湾等再生プロジェクト
プロジェクト11	エコ・中部プロジェクト
プロジェクト12	歴史・文化・自然を活かした中部観光交流拡大プロジェクト
プロジェクト13	中部の豊かな住まいづくりプロジェクト
プロジェクト14	交通結節点(静岡等)ユニバーサルデザインプロジェクト
プロジェクト15	住民と協働した地域づくりプロジェクト
プロジェクト16	東海・東南海・南海地震等対策強化プロジェクト
プロジェクト17	風水害・渇水に強い地域づくりプロジェクト
プロジェクト18	防災情報提供等プロジェクト

### 1-3. フォローアップの経過

フォローアップの「3つの指針」で掲げた内容について、概ね実行しています。

3つの指針	
<b>指針1：不断のフォローアップ</b>	
	各目標に即して66のアウトカム指標を設定、公表
	住民を対象にした「満足度調査」等を定期的の実施
	ホームページなどで満足度調査等による評価結果公表
	平成21年夏を目処に、「まんなかビジョン」の改訂予定
<b>指針2：地域本意の行政展開</b>	
	年に数回のペースで「まんなか懇談会」を継続的に開催
	多彩なPIを積極的に実施
	ほぼ年に1回のペースで「国土交通広域連携中部会議」を開催
	討論会等を通じて地方公共団体や経済団体等、様々な関係者が計画策定に参加機会の確保
	本「まんなかビジョン」が社会資本整備重点計画等の計画立案反映されている
<b>指針3：役割分担の明確化と既存の枠組みを超越した連携</b>	
	ボランティア・サポート・プログラム等に見られる行政・企業・住民等の連携の増加
	国土交通広域連携中部会議の開催にみられる省庁を超えた連携
	伊勢湾再生などの県境を超えた連携 など

特に広告、パンフレット、ホームページ、パネル展示等で、情報発信ができました。また意見把握を目的に住民に対する「満足度調査」、「ヒアリング」「まんなか懇談会」等を定期的に行っています。

直接的な対話の機会である「ビジョン討論会」も行っています（詳細は第3章に示す）。

## 1-4. 今後の課題整理

次期ビジョン計画における留意すべき課題・改善点等について整理します。

### (1) 過去5年間(平成15~19年度)の社会情勢の変化

#### <時代の潮流>

- ①本格的な人口減少時代の到来
- ②急速な高齢化の進展
- ③情報通信時代の飛躍的な発展と普及

情報化社会の進展により、我が国のインターネット利用者は約 8,800 万人にのぼり、国民生活に不可欠なものとなっています。

- ④グローバル化と東アジアの経済発展

我が国の社会経済は、国境を越えた活動が活発化しグローバル化が進んでいるとともに、東アジア諸国の経済成長率は先進諸国よりも高い水準で推移していくことが見込まれています。

- ⑤価値観の多様化

#### <中部地方の変化>

- ・中部国際空港の開港や東海環状自動車道開通をはじめとする国内外との交流を活発化する社会資本の形成
- ・「愛・地球博」の開催を契機とする環境意識の高まりと「生物多様性条約第10回締約国会議」(COP10)の2010年(平成22年)開催の決定
- ・平成20年8月末豪雨災害(愛知県)など自然災害の激甚化
- ・地域コミュニティの衰退や地域間格差の拡大
- ・市町村合併(450市町村;平成14.4.1→251;平成20.12.1)による基礎自治体の広範化
- ・既存ストックの老朽化による本格的な更新時代の到来

#### <最近の経済状況の変化>

100年に一度と言われる世界的な金融危機を契機に、昨今の我が国経済は厳しい状況におかれています。先進各国をはじめとして世界経済が同時に後退したことにより輸出型産業が直撃を受け、中部地域の産業経済も一気に冷え込んでいます。好調だった輸出産業が大規模な減産に追い込まれたことなどにより、消費、雇用ともに従前の好況から暗転しています。

こうした状況下において社会資本整備は、先行き不透明感が募る地域経済の活況化を図るための道程を見据え、足下の経済や雇用の状況等を踏まえて機動的かつ戦略的に実施していく必要があります。

## **(2) 平成19年度までの当面の取り組みで残された課題**

### **1) 巨大地震や集中豪雨、台風による水害等の発生が懸念**

東海・東南海・南海地震をはじめとした災害に強い安全・安心な地域づくりが概ね前進したものの、海岸保全施設の耐震化や東海地震等の発生における広域避難機能を有するオープンスペースの確保、津波・高潮による災害から一定の水準の安全性が確保されていない地域の解消などのアウトカム目標が達成できず、また住民意識(H20)では、その時代や社会的背景の影響を受けやすいものの、災害対策に対する関心が高く、現状の災害対策に満足している人は平成15年より増加しているものの全体の半数程度です。

こうしたことから、より一層の自然災害に備えた地域づくりや、災害に強い地域風土と体制の構築に向けた取り組みが重要です。

### **2) 日本の大動脈を担う中部地方であるがゆえに、大規模災害による日本の経済活動の停滞懸念。**

東海環状都市圏・環伊勢湾広域交流圏などの形成による新たな交流が拡大し、日本のまんなかである優位性を活かし国土の東西・南北軸の強化や交流拠点整備による国内外の交流も拡大しました。

しかし、大雪や新潟県中越地震による被災が、全国各地のものづくり産業活動の停滞を招いたばかりか、中部地方の住民・企業意識(H20)でも、災害時でも寸断されることのない交通網が確保されていると思う住民や企業は全体の2割弱にとどまるなど、ユーザーの災害時の交通網に関する信頼性は低くなっています。

こうしたことから、気象や自然災害に対応できる社会資本の更なる機能向上やダブルネットワーク化による信頼性向上に向けた取り組みが重要です。

### **3) 活発な経済活動による負の遺産とも言える様々な環境問題**

誰もが生き生きとして暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現については課題が散見され更なる取り組みが必要となったものの、モノづくりなど産業国際競争力が強化され、中部の豊かな自然環境、歴史、文化などを活かした地域づくりが概ね前進しました。そうした中、自然環境の保全・創出や交通事故対策などに関するアウトカム目標が一部達成できず、また住民意識では、その時代や社会的背景の影響を受けやすいものの、地球温暖化対策や大気・騒音などの生活環境対策が進んでいると思う住民は全体の2割弱と低い状態です。

こうしたことから、大気環境の汚染、生物の多様性を育む環境の破壊、生活環境の悪化に対する環境対策や、交通事故多発に対するドライバー意識の向上も含めたハードとソフトとの両面での対策が重要です。

### **4) 地域の活力衰退と地域間格差の拡大**

世界都市を目指した名古屋及び拠点都市の魅力向上が概ね前進したが、住民意識(H20)では、その時代や社会的背景の影響を受けやすいものの、自家用車に頼らなくても鉄道やバス・自転車などの交通手段を用いて暮らせると思う人は、平成15年時点より減少し全体の3割を下回っています。さらにそれを都市規模別に見るとそうした公共交通手段を用いて暮らせると思う人は名古屋市に住む人の全体の4割なのに対し、地方部に住む人では2割弱となっています。また、住んだり働いてみたいと思う魅力が農山村などの地方部にあると思う人は中部全体の2割程度で、平成15年時点の3割より低

下しています。

こうしたことから、地方の住環境の向上や都市と農山漁村の交流促進に向けた更なる取り組みが重要です。

### 5) 社会の成熟化に伴うライフスタイルニーズの多様化

誰もが生き生きとして暮らせる豊かでゆったりとした生活環境の実現については課題が散見され更なる取り組みが必要となっており、住民意識(H20)では自分や家族の暮らしにあった住宅環境が良好だと思ふ住民や、誇りを持って住むことができる地域づくりに関して地域固有の資源を活かした地域づくりが進められていると思ふ住民は半数程度となっています。また、まちづくり等への住民参加がしやすいと思ふ人も、地方部に住む人は全体の半数程度もいるのに対して都市部では2割程度となっています。

住民意識は、その時代や社会的背景の影響を受けやすいことを考慮しても、社会の成熟化に伴うライフスタイルニーズが多様化していることが伺え、こうしたことから、地域コミュニティの再構築や高齢者や女性の活躍できる地域づくりなどの一層の取り組みが重要です。

### (3) 目標達成度の定量的評価に関する課題等

#### <アウトカム指標>

66 指標のうち、目標を達した指標が 37、わずかに及んでいない指標が 6、目標を達成していない指標が 21 という結果でした。

表 66 のアウトカム指標の達成度 (個別)

記号	内容	適応数
達成	目標を達成したもの	37 (56%)
概ね達成	目標値を達成できなかったが、到達が見込まれるもの (増加率が 9 割以上)	6 ( 9%)
未達	目標を達成できなかったもの	21 (32%)
—	実績値の入手ができなくなったもの	2 ( 3%)

計 66

現行まんなかビジョンでは、40 の目標数に 66 のアウトカム指標を設定し様々な取り組みに対する目標の達成度を客観的に評価してきましたが、目標によってはアウトカム指標の数の偏在があるものや、設定されたアウトカム指標が目標の範疇で極めて限定的な指標であるなど、そのアウトカム指標が目標の達成度を適切に評価しうる指標であるか留意が必要でした。

また目標によってはアウトカム指標の目標値設定が困難で、当初計画時よりアウトカム指標がない目標もあり、その目標の評価にあたっては、目標の達成状況を一般的な統計指標などを用いて経過を観測し、改善傾向にあるか悪化傾向にあるかを評価し、目標に達成に向けた取り組みを改善していく方法も考えられます。

#### <住民意識調査>

住民意識調査は合計3回(平成 15・17・20 年度)にわたって、ほぼ同一の設問により継続して実施した調査でした。住民意識は、その時代や社会的背景の影響を受けやすいが、今回実施した意識調査は、対象地域を中部地方全体的に偏りなく網羅的に実施し、中部地方全体及び地域毎の住民ニーズや意識の変化を把握でき、目標の達成に向けた評価に有効に活用できました。今後もアウトカム指標調査とともに住民意識調査

を継続し総合的に評価していくことが望まれます。なお、一般住民が理解しにくい内容もあるため、設問文などに理解しやすい工夫が必要です。